1973 நவம்பர் 30]   [திரு. ஏ. பாலையா]

யாவது நியமித்து கல்லூரியைத் திறப்பதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்யவேண்டும். அதனால் ஆயிரக்கணக்கான மாணவர்களின் படிப்பை நாம் பாதுகாக்க முடியும்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : அதைத்தான் நான் முதலில் குறிப்பிட்டேன். கல்லூரிகளைக் கட்டுப்படுத்துகிற முழு அதிகாரமும் பல்கலைக் கழகம் மேற்கொண்டுள்ளது. பல்கலைக் கழகம் தலையிடுவதன் மூலம் எந்தளவிற்கு அதை நடைமுறைப் படுத்த முடியுமோ அந்த அளவிற்கு நடைமுறைப்படுத்தப்படும். அரசாங்க உதவியோடு நடைமுறைப்படுத்த துணைவேந்தரின் அறிக்கை வந்தால் அதன்படி நடந்துகொள்ள அரசு ஆயத்தமாக இருக்கிறது. இப்போது அரசாங்கம் செய்யக்கூடியது, கிரான்ட் ஒன்றை வேண்டுமென்றால் கொடுக்காமல் நிறுத்திவிடலாம். அது தான் இப்போதுள்ள அதிகாரம். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலம், கல்லூரிக் கல்வி இயக்குநர் மூலம் சமரச உடன்பாடு செய்யக்கூடிய ஒரு நிலை வர முடியுமானால் அதைச் செய்ய அரசு ஆயத்தமாக இருக்கிறது. எந்த அளவிற்கு முடியும், எந்த அளவிற்கு முடியாத நிலை இருக்கும் என்று எல்லாவற்றையும் ஆராய்ந்த பிறகு கலந்து கொண்டு எந்தளவிற்கு இயலுமோ அதைச் செய்ய ஆயத்தமாக இருக்கிறது அரசு.

(ஆ) போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பயணக்கட்டணத்தை உயர்த்தி இருப்பதும் பயணிகள் அல்லலும்

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் : டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களும், திருமதி அனந்தநாயகி அவர்களும் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு ஒரு கவன ஈர்ப்பு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவருவார்கள்.

DR. H. V. HANDE : I wish to call the attention of the Hon. Minister for Transport to a matter of urgent public importance, namely, the hardship caused to passengers as a result of the proposed increase in the passenger fares by the various Transport Corporations.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, பயணிப் பேருந்துகள் வாங்க வேண்டிய உயரளவுக் கட்டணத்தை நிர்ணயிக்கும்படி 1964 மார்ச்சில் அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார

மன்றத்திற்கு கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. மாநகர, நகரப் பேருந்துப் பணி வழித்தடங்கள் தவிர்த்த ஏனைய வழித்தடங்களில் ஓடுகின்ற சாதாரண பயணிப் பேருந்துகளில் பயணம் செய்ய கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு மூன்று காசு என அப்போது உயரளவுப் பயணக் கட்டணம் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. பின்னர், வெவ்வேறு பேருந்து உரிமையாளர்களிடையே உயரளவுக் கட்டண விதத்திற்குள் வெவ்வேறு பயணக் கட்டண விதங்களை அனுமதிப்பது பொருளாதார வகையில் கூடாத போட்டியைத் தோற்றுவிக்கும் எனக் கருதப்பட்டது. எனவே, மாநிலம் முழுவதிலும் உள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் அனைவருக்கும் ஒருசீரான பயணக் கட்டணத்தை நிர்ணயிப்பது என அரசு முடிவு செய்தது. அதன்படி, சமவெளிகளில் ஓடும்பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரை கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 3 காசு என்றும் ஒரே சீரான விதத்திலும், மலைச்சாலைகளில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 5 காசு என்ற ஒரு நிகரான விதத்திலும் 30 காசு என்ற குறைந்த அளவுக் கட்டணத்துடன் இம்மாநிலத்தில் பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டணங்களை முடிவு செய்து, 1971 ஜூன் திங்களில் திருத்த ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டன. மாநகர, நகரப் பேருந்துப் பணிகளைப் பொறுத்தவரையில், முதல் கட்டண நிலைக்கு 10 காசு என்றும் அடுத்த ஒவ்வொரு கட்டண நிலைக்கும் 5 காசு என்றும் கட்டணம் முடிவு செய்யப்பட்டது. ஒவ்வொரு கட்டண நிலையின் தொலைவு தோராயமாக 2 கிலோ மீட்டர் இருக்கும். ஒரு மாநகரின் புற எல்லையிலிருந்து தொடங்கி ஒரு முதன்மைச் சாலையை இணைக்கிற, இணைப்பு வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரை, முதல் கட்டண நிலைக்கு 5 காசு என்ற குறைந்த கட்டணம் 1972 அக்டோபரில் செயலுக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது.

நீண்ட நாட்களுக்கு முன் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 3 காசு என்று வரையறுக்கப்பட்ட தற்போதைய கட்டணம் உயர்த்தப்பட வேண்டுமென தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் அரசுக்கு முறையீடு செய்து கொண்டுள்ளனர். இக்கால அளவில் வரிகள் உயர்ந்துவிட்டன என்றும், பேருந்து உதிரி பாகங்கள், டயர்கள், ட்யூப்கள், டீசல் எண்ணெய், மண்ணெண்ணெய் ஆகியவற்றின் விலைகள் கூடியுள்ளன என்றும், தொழிலாளர்களுக்கு அதிகப் படியான ஊதியங்களும், சலுகைகளும் வழங்கியதன் காரணமாக

1973 நவம்பர் 30] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்.]

நிர்வாகச் செலவுகள் பெருகி விட்டன என்றும், இருக்கிற வழித் தடங்களில் கூடுதல் பேருந்துப் பணிகள் தொடங்கப்பட்டதாலும் புதிய வழித்தடங்கள் தொடங்கப்பட்டதாலும் கட்டண வசூல் குறைந்துவிட்டது என்றும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் காரணம் காட்டி தற்போதைய கட்டணவீதம் உயர்த்தப்பட வேண்டுமெனக் கூறினர். எனவே, சமவெளிகளைப் பொறுத்தவரையில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 5 காசாகவும், மலைச் சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில் 8 காசாகவும் பேருந்துப் பயணக் கட்டணத்தை உயர்த்துமாறு அவர்கள் கேட்டுள்ளனர்.

பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீடு பரிசீலிக்கப்பட்டது. பேருந்துப் பணிகளை இயக்குவதற்கான செலவு 1964-லிருந்து கணிசமான அளவுக்கு உயர்ந்துள்ளதால், கட்டணங்களை உயர்த்துவது நியாயமெனத் தெரிய வந்தது. அதற்கிணங்க, கீழ்க்கண்ட வீதங்களுக்கு மேற்படாத வகையில் கட்டணங்களை அறிவித்து, 14—11—1973 அன்று வரைவுக் கட்டளை ஒன்று வெளியிடப்பட்டது.

சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள்.

(1) நகர்ப்புறப் பகுதிகளில் ஓடுகிற மாநகர, நகரப் பேருந்துப் பணிகள் தவிர, வெளியூர் பகுதிகளில், சமவெளிகளில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 3½ காசு. பத்து கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவுக்குக் கட்டணமாக 35 காசு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

(2) மலைச் சாலைகளைப் பொறுத்தவரையில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 5½ காசு. ஆறு கிலோ மீட்டருக்குக் குறைந்த தொலைவுக்குக் கட்டணமாக 35 காசு வசூலிக்கப்பட வேண்டும்.

விரைவுப் பயணப் பேருந்துகள்.

(1) நகர்ப்புறங்களில் ஓடிக் கொண்டிருக்கும் மாநகர, நகரப் பணிகள் நீங்கலாக, வெளியூர்களில் சமவெளிகளில் ஓடும் விரைவுப் பயணப் பேருந்துகளுக்கு கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு நாலரை காசு.

(2) மலைச் சாலைகளில் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ஆறரைக் காசு.

(3) விரைவுப் பயணிப் பேருந்துகளில் பயணிகளுக்கு உயர் வகை இருக்கை வசதிக்கு வகை செய்யப்பட்டிருந்தால், கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்குக் கூடுதலாக ஒரு காசு வசூலிக்கப்படலாம்.

மாநகர, நகரப் பேருந்துப் பணிகள்.

முதற் கட்டண நிலைக்குப் பதினைந்து காசும் அடுத்து வரும் கட்டண நிலை ஒவ்வொன்றுக்கும் ஐந்து காசு (இயலுமான வரையில் கட்டண நிலை ஒன்றின் தொலைவு இரண்டு கிலோ மீட்டராக இருக்கும்) மாநகரின் புற எல்லையிலிருந்து தொடங்கி, முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித் தடங்களின் நேர்வில், முதற்கட்டண நிலைக்கான கட்டணம் பத்து காசாக இருக்கும்.

விழாக்கள், சந்தைகள், போன்ற சிறப்பு நேர்வுகளில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகள்.

கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு நாலரை காசு. 15—12—1973 வரையில் பெறப்படும் முறையீடுகள் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டு, இதுகுறித்து மேலும் ஆய்வு செய்யப்படும்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: தலைவரவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் தன்னுடைய பதிலில் டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்ந்திருக்கிறது என்று பல் உரிமையாளர்கள் அவருக்கு முறையிட்டதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இதுபற்றி எண்ணெய் விலையைச் சற்று குறைத்திருப்பதற்காக மத்திய அரசு அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறது. உடனே பொது மக்களும் இதன் விலையை உயர்த்தியது பற்றி பரவலாகப் பேசி தங்களுடைய எதிர்ப்புகளை இந்த விலையேற்றத்தின்மீது தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இதை அடிப்படையாக வைத்து பொது மக்களுக்குத் திருப்தி அளிக்கும் வகையிலே விலையை மீண்டும் குறைப்பதற்கு உத்தரவு போடத் தயாராக இந்த அரசு இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, நான் என்னுடைய அறிக்கையில் தெரிவித்தது போல் மூன்று பைசா என்று கட்டணம் 1964-லே நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதை

3½ பைசாவாக உயர்த்தலாம் என்று அரசு அறிக்கை வெளியிட்டிருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் டீசல் விலை உயர்வு மட்டுமில்லை, பஸ்ஸுகளுக்குக் கிடைக்க வேண்டிய பொருட்களின் விலையும் கூடுதலாகி இருக்கிறது என்பது தான். உதாரணத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால் ஒரு பஸ்ஸை சேசிஸ்ஸோடு பாடியையும் சேர்த்து வாங்குவதற்கு 1954-ல் ரூ. 55,484 ஆயிற்று. ஆனால் இப்பொழுது ரூ. 1,50,225 மூலதனம் போட்டால் தான் ஒரு பஸ் கிடைக்கிறது. அத்தோடு மட்டுமில்லாமல் உதாரணத்திற்குப் பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பார்த்த பொழுது, பஸ் ஒன்றுக்கு 7,000 ரூபாய் ஸ்பேர் பார்ட்ஸிலே செலவு ஆயிற்று 1964-லே. இன்றைய தினம் 13,000 ரூபாய் ஸ்பேர் பார்ட்ஸுக்காகச் செலவு செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, செலவினங்கள் கூடுகிறது என்பது டீசலினால் மட்டுமில்லை. அத்தோடு டயர் ட்யூப்புகளைப் பொறுத்த வரையில் அன்றைக்கு 2,100 ரூபாய் என்றால்; இன்றைய தினம் 5,000 ரூபாய் ஆகிறது. பீயூவல் என்று எடுத்துக்கொண்டால் அதிலே செலவு ரூ. 11,700 என்றால், இப்பொழுது ரூ. 19,000 ஆகிறது. அதிலே செலவுகள் கூடுதல் ஆக, ஆக மேலும் பஸ்ஸுகளை வாங்கி விடுவதற்கும், இருக்கின்ற பஸ்களை நல்ல முறையில் பராமரிப்பதற்கும் கூடுதலான கட்டணத்தைப் போடுவதைத் தவிர வேறு வழியில்லை.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: ஏற்கனவே அமைச்சர் அவர்கள் சில மாதங்களுக்கு முன்னால் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை கூடுதலாக இருப்பதால் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறோம் என்று இந்த அவையிலே தெரிவித்தார்கள். அதைப் பற்றி நான் இப்பொழுது குறிப்பிடவில்லை. அண்மையில் பெட்ரோல் விலை ஏறி இருக்கும் பொழுது ஒரு உத்தரவைப் போட்டு டீசலுக்கும் உடனடியாகக் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறோம் என்று அமைச்சரின் இலாக்கா தெரிவித்தார்கள். பிரதம மந்திரி கூட எதற்கு இப்படி உயர்த்தியிருக்கிறார்கள் என்று சொன்னதாகப் பத்திரிகையிலே கூட வந்திருக்கிறது. இப்படி இரண்டாவது முறையாக, மூன்றாவது முறையாக ஏன் உயர்த்த வேண்டுமென்று தான் நான் கேட்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: நான் ஏற்கனவே கொடுத்த விளக்கத்தைப் போல் பஸ்ஸுகளை நடத்துவது என்பது வெறும் டீசலை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு நடத்துவது என்பது இயலாத ஒன்றாகும். பஸ்ஸுகளுக்கு வேறு சில விலைவாசி உயர்வுகளும் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இந்த பஸ் கட்டணத்தை

5 பைசாவாக உயர்த்த வேண்டுமென்று பஸ் அதிபர்கள் கூட கோரிக்கைகளை அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பிக் கொண்டிருந்தார்கள். பிரதமர் கூட இந்த அடிப்படையிலே பேசும்பொழுது டீசல் கட்டணத்தைக் குறைத்திருக்கிறோம், இருந்தாலும் எல்லா போக்கு வரத்து நிறுவனங்களும் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக் கிறார்கள் என்று தான் சொல்லியிருக்கிறார்கள். உயர்த்தியது தவறு என்று அவர்கள் சொல்லவில்லை. உயர்த்தியதற்கு என்ன காரணம். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் அதிக விலை ஆகிக் கொண்டே போகிறது. பம்பாயிலே இருக்கிற மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகம் கூட 15 பைசா என்ற குறைவான கட்டணத்தை வைத்துக் கொண்டு ஒரு ஸ்டேஜுக்கு 10 பைசா என்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், நாம் ஒவ்வொரு ஸ்டேஜுக்கு 5 பைசா என்று சென்னையிலே உயர்த்தலாம் என்றிருக்கிறோம். பஸ் தொழிலை நடத்துவதற்கு ஏற்ற வகையில் குறைந்த விலையில் தரமான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடைக்க முடியாத ஒரு நிலைமை இந்திய உப கண்டத்திலே ஏற்பட்டிருக்கிறது. நாம் 10, 15 பைசா என்று வசூலித்தால் கூட அது யாருக்குப் போய் சேருகிறது என்றால் முதலாளிகள் நடத்து கின்ற தொழிற்சாலைகளுக்கு இலாபமாகவும், மற்ற வகையிலும் போய்ச் சேருகிறது. ஆகவே, இன்றைக்கு இருக்கிற பொருளாதார அமைப்பில் எல்லா பொருட்களின் விலைகளையும் கூடிக் கொண்டிருக்கும் பொழுது அதைக் கட்டுப்படுத்த மாநில மத்திய அரசுகளால் இயலாத ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டுக் கொண்டிருக்கும் பொழுது, அதற்கு வேண்டிய செலவைச் சரிக்கட்ட புது வரி போட வேண்டிய சூழ்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

5. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) தமிழ்நாடு, 1973 ஆம் ஆண்டு, சம்பளம் வழங்குதல் (இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவர் அவர்களே, தமிழ் நாடு, 1973 ஆம் ஆண்டு சம்பளம் வழங்குதல் (இரண்டாம் திருத்த) சட்ட முன்வடிவைப் பேரவைமுன் அறிமுகப்படுத்த நான் அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.